

Chronik zur Waldschlösschenbrücke

1862

Im Generalbauplan der Stadt Dresden von 1862 wurde die Stadtentwicklung durch zwei konzentrisch angelegte Ringstraßen bestimmt. Bereits 1876 war die Planung einer Elbebrücke im Zuge des äußeren Environweges nachweisbar, in der eine Brücke am Standort Waldschlößchen die östlichen und nördlichen Stadtteile miteinander verbinden sollte.

1891

Im Plan von 1891 wurden die heutige Fetscherstraße (früher Fürstenstraße) und die Waldschlößchenstraße aufeinander bezogen.

1900

Im Bebauungsplan von 1900 wurden an den Stellen der geplanten Brückenköpfe der zukünftigen Elbbrücke halbkreisförmige Plätze vorgesehen. Bis heute sind an den Brückenköpfen die nachhaltigen Vorbereitungen für die Brücke deutlich erkennbar.

1900 und 1911

Der Johannstädter Bezirksverein beantragte 1900 und erneut 1911 den Bau einer Brücke am Waldschlößchen. Er wurde aus wirtschaftlichen Gründen abgelehnt.

1934 und 1937

In den dreißiger Jahren wurde eine Brücke am Waldschlößchen im großmaßstäblichen Plan Paul Wolfs zur Gestaltung des Elbufers von 1934 und im Dresdner Hauptverkehrswegeplan von 1937 und somit im Gesamtzusammenhang von Stadt und Landschaft gedacht. Bautechnische Voruntersuchungen folgten. Wegen des Kriegsbeginns wurde die Brücke nicht gebaut.

bis 1989

In den sechziger, siebziger und achtziger Jahren wurde die Waldschlößchenbrücke in verschiedenen Varianten geplant. 1988 wurde der Bau beschlossen; 1989 wurde ein Wettbewerb zugunsten einer Schrägseilbrücke entschieden. Der Baubeginn wurde auf 1990 festgelegt. Wegen der friedlichen Revolution und dem Untergang der DDR unterblieb der Bau.

1994, 1996, 1997

In den frühen neunziger Jahren wurden die Planungen für eine Brücke wieder aufgenommen. Unmittelbar nach dem politischen Umbruch befasste sich die »Gruppe der 20« mit allen Fragen der Stadtentwicklung. Die »Gruppe der 20« war während der friedlichen Revolution 1989/90 in der DDR die führende Oppositionsgruppe in Dresden. Sie erzwang das Gespräch mit der Staatsmacht und initiierte unter anderem in 17 Arbeitsgruppen einen breiten Dialog mit der Bevölkerung. Sie legte die Grundlage für die künftige Kommunalpolitik der Stadt Dresden und die Bildung des Freistaates Sachsen. Ein Ergebnis dieser Arbeit war das »Leitbild für die künftige Verkehrspolitik im Ballungsgebiet Dresden«. Die Waldschlößchenbrücke war ein wesentlicher Bestandteil des »Leitbildes«, das das Stadtparlament in seinen ersten Beschlüssen im Januar 1990 bestätigte.

Im »Verkehrskonzept der Landeshauptstadt Dresden 1994« war eine Elbquerung am Standort Waldschlößchen ebenfalls enthalten. 1996 wurden die Planungen für eine Brücke im Rahmen eines Workshops mit namhaften Architekten, Planern, Soziologen, Denkmalschützern, Umweltexperten und Kommunalpolitikern erneut einer kritischen Prüfung unterzogen. Aufgrund des deutlichen Votums dieser Experten beschloss der Stadtrat den Bau einer Brücke. Die Ausschreibung eines internationalen Wettbewerbs im Jahre 1997 legte bereits die landschaftsbezogene Einbindung mit der niedrigen Gradienten der Brücke fest. Die Brückengeometrie der Waldschlößchenbrücke bleibt mit einer Breite von 28,60 m und einer Höhe von 12,96 m über der Fahrbahn noch unter den Abmessungen bereits vorhandener Brücken (Breite der Carolabrücke 35 m, Breite der Marienbrücke 29,75 m, Höhe des »Blauen Wunders« 28 m über der Fahrbahn). Der siegreiche Entwurf wurde nach einem auf den Wettbewerb folgenden, umfangreichen Abstimmungsprozess mit den besonderen Bedürfnissen des Denkmalschutzes, Städtebaus und Naturschutzes in Einklang gebracht. Die Denkmalschutzbehörden hatten die sehr flach in den Elbauen gelegene Brücke und die Eingrünung des Tunnelmundes im Elbhang nicht nur akzeptiert, sondern auch anerkannt, dass die Brücke auch aus der Sicht des Denkmalschutzes durch die Verkehrsentlastung der

Altstadt und ihrer Brücken sowie der Straßen parallel zum Elbtal und auch des »Blauen Wunders«, der Loschwitzer Brücke, eine erhebliche Bedeutung hat.

2004

Am 25. Februar 2004 wurde der Verkehrszug Waldschlößchenbrücke mit der namensgebenden Brücke planfestgestellt. Damit wurde nach fast 150 jähriger Planung Baurecht geschaffen.

Die Stadt Dresden beantragte die Aufnahme des Dresdner Elbtals in die Liste des UNESCO-Weltkulturerbes.

In den Antragsunterlagen der Stadt Dresden an die UNESCO war das konkrete Brückenbauvorhaben enthalten. Die UNESCO stimmte dem Antrag zu und hielt den Bau der Waldschlößchenbrücke mit dem Weltkulturerbe für vereinbar. Im Sommer 2004 veränderten sich die Mehrheitsverhältnisse im Dresdner Stadtrat. Dieser frierte die Finanzmittel zum Bau der Brücke ein. Nachdem der Stadtrat trotz vollständiger Finanzierung im Haushaltsplan die weiteren notwendigen Schritte zum Bau der Waldschlößchenbrücke nicht vornahm, bildete sich eine Bürgerinitiative, die innerhalb von fünf Monaten über 80.000 Unterschriften für einen Bürgerentscheid zu der Frage sammelte: „Sind Sie für den Bau der Waldschlößchenbrücke?“.

2005

Am 27. Februar 2005 stimmten 67,9% der Dresdner bei einer Wahlbeteiligung von 50,8 %, die höher als bei den vorangegangenen Stadtratswahlen war, für den Bau der Brücke.

Die UNESCO widerrief ihre bisherige Entscheidung ohne Begründung auf Druck der Brückengegner. Die Stadtverwaltung setzte, wie Recht und Gesetz es erfordern, die Vorbereitungen zum Bau der Waldschlößchenbrücke fort. Auch das von den Brückengegnern angerufene höchste deutsche Gericht, das Bundesverfassungsgericht, bestätigte, dass die Umsetzung des Bürgerentscheids mit dem Grundgesetz vereinbar ist.

2006

Um eine Lösung im Streit um die Waldschlößchenbrücke zu finden und der UNESCO Zeit zur Überprüfung ihrer Forderungen zu geben, wurde der Bau der Brücke mehrfach verschoben. Trotz zahlreicher Versuche gelang es nicht, einen rechtlich gültigen Kompromiss zu finden.

2007

Mit dem Bau der Waldschlößchenbrücke wurde im November 2007 begonnen.

Januar 2008

Dresden stellte einen überarbeiteten Brückenentwurf vor, der den Anforderungen der UNESCO entsprechen soll, um das Welterbe zu erhalten.

Juni 2008

Das Verwaltungsgericht Dresden nahm die Verhandlung über die Rechtmäßigkeit des Baus der Waldschlößchenbrücke auf. Die Naturschutzverbände NABU, BUND und Grüne Liga Dresden klagten wegen der Gefährdung geschützter Tiere durch den Bau der Brücke.

September 2008

Das Verwaltungsgericht Dresden lehnte einen sofortigen Baustopp für die Waldschlößchenbrücke ab. Nach Angaben des Gerichtes hatten drei Naturschutzverbände diesen Antrag gestellt. Unabhängig dieser Eilentscheidung läuft ein sogenanntes Hauptsacheverfahren gegen den Brückenbau weiter.

Oktober 2008

Das Dresdner Verwaltungsgericht wies die Klage von Naturschutzverbänden gegen den Planfeststellungsbeschluss zur Dresdner Waldschlößchenbrücke zurück. Im **März 2009** legte das Gericht die Gründe zu seinem Urteil vom 30.10.2008 vor. Darin hieß es, dass ein Tunnel aus Umweltschutz- und Kostengründen keine Alternative zur Brücke darstelle. Gegenüber dem Brückenbau sei ein Tunnelbau ein bei weitem erheblicher Einschnitt in die Natur- und Kulturlandschaft des Elbtals.